Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13633**

18. Wahlperiode 22.09.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/13506 –

Drohende Insolvenz der ÖPP-Betreibergesellschaft „A1-Mobil“

Vorbemerkung der Fragesteller

Die massiven Risiken für Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, die aus der Privatisierung öffentlicher Infrastruktur durch ÖPP-Projekte (ÖPP – Öffentlich-Private Partnerschaften) entstehen, wurden in den letzten Jahren in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages und in der Öffentlichkeit umfangreich und kritisch diskutiert. Trotzdem verschwieg das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die erheblichen Probleme mit der Betreibergesellschaft A1 mobil GmbH & Co. KG (A1-Mobil). Über Presseberichte erfuhren Öffentlichkeit und Parlament von einer drohenden Insolvenz des ÖPP-Vertragsnehmers sowie von einem bereits gelaufenen Schiedsverfahren und einer Klage des Betreiberkonsortiums gegen den Bund mit einem Forderungsvolumen von 787 Mio. Euro. Das ist aus Sicht der Fragesteller eine Missachtung des Parlaments.

Der Bundesrechnungshof hat in diversen Berichten an den Haushalts- und den Verkehrsausschuss die Unwirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten bei den Bundesfernstraßen gegenüber einer Projektumsetzung durch die öffentliche Hand, die mangelhafte Datengrundlage bei den zugrunde gelegten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sowie die hohe Intransparenz und die hohen Kostenrisiken bei laufenden ÖPP-Vergabeverfahren klar und deutlich dargestellt (u. a. in seinen Berichten an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau – Haushaltausschuss Ausschussdrucksache 18(8)0822 – sowie über die Prüfung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum ÖPP-Projekt „A 49 AK Kassel-West – Anschluss A 5“ – Haushaltausschuss Ausschussdrucksache 18(8)4388).

Die Bundesregierung muss nun umgehend volle Transparenz herstellen und das Parlament sowie die Öffentlichkeit umfassend informieren.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 20. September 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wann wurden Nachverhandlungen über Vertragskonditionen, Schlichtungsverfahren und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Betreibergesellschaft A1-Mobil eingeleitet, und wann wurden diese Verfahren mit welchem Ergebnis beendet bzw. aus welchen Gründen wurden diese Verfahren abgebrochen?

Übersicht der Schlichtungsverfahren:

Eingeleitet am 25.06.2010	Verschiedene Änderungen der Erhebungsgrundlagen der Maut in kurzen zeitlichen Abständen, die Einfluss auf die Vergütung der A1 mobil GmbH & Co. KG hatten. Nach zwischenzeitlichem Scheitern der Schlichtung gütliche Beilegung der unterschiedlichen Auffassungen zur Vergütung außerhalb einer Schlichtung mit Abschluss einer Ergänzungsvereinbarung vom 26.11.2012.
Eingeleitet am 25.11.2015	Anpassung der Vergütungsregelungen des Vertrags. Am 28.02.2017 wurde durch den Schlichtungsausschuss das Scheitern der Schlichtung festgestellt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/6375) zu Frage 18 der Kleinen Anfrage „Realisierung der ersten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen“ und auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 116 und 124 bis 127 der Kleinen Anfrage „Vergabestand, Wettbewerb und Länderprüfungsrechte beim A-Modell im Bundesfernstraßenbau“ (Bundestagsdrucksache 17/13116) verwiesen.

2. Wie kommt es zur zeitlichen Verzögerung zwischen Einbruch der Verkehrsmengen und Lkw-Mauteinnahmen im Zuge der Finanzkrise 2008/2009 und der drohenden Insolvenz der Bertreibergesellschaft A1-Mobil erst ca. acht Jahre später?

Zu den internen Berechnungen des Konzessionsnehmers (KN) kann der Konzessionsgeber (KG) keine Auskunft geben.

3. Welcher Streitwert und zu welchen Streitpunkten wurde in den stattgefundenen Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Bertreibergesellschaft A1-Mobil jeweils verhandelt?

4. Auf welcher Grundlage kam das bisherige Schlichtungsverfahren zu dem Schluss, dass der Bund dem Autobahnbetreiber A1-Mobil Vergütungszahlungen schulde (vgl. ZDF-Magazin WISO vom 28. August 2017, www.zdf.de/verbraucher/wiso/wiso-vom-28-august-2017-100.html)?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Satzung des Schlichtungsausschusses zum ÖPP-Projekt BAB A1 Hamburg-Bremen sieht die Vertraulichkeit der Inhalte des Verfahrens vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 und auf die Vorbemerkung der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage, „Transparenz bei ÖPP-Projekten auf Bundesebene“ (Bundestagsdrucksache 18/13093) verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5. Sind die vertraglichen Regelungen und weitere rechtliche Grundlagen zu Nachverhandlungen, Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren den Mitgliedern des Deutschen Bundestages und/oder der Öffentlichkeit zugänglich, und wenn ja, auf welchem Wege?

   Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 13 und 20 der Kleinen Anfrage „Transparenz bei ÖPP-Projekten auf Bundesebene“ (Bundestagsdrucksache 18/13093) verwiesen. Die systematische Darstellung projektvertraglicher Regelungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich bezieht sich zwar auf die aktuellen Verfügbarkeitsmodelle, die fragegegenständlichen Regelungen in den Verträgen der A-Modell Pilotprojekte sind aber vergleichbar.

6. Welche externen Gutachten und externen Beratungstätigkeiten wurden im Zusammenhang mit dem ÖPP-Projekt A1 sowie speziell mit Hinblick auf Nachverhandlungen, Schlichtungsverfahren und Schiedsgerichtsverfahren zwischen Bund und der Betreibergesellschaft „A1-Mobil“ durch den Bund vergeben, bzw. welche diesbezüglichen Ausschreibungen laufen, und welche Kosten sind hierfür jeweils bis zum 1. September 2017 dem Bundeshaushalt entstanden?

7. Wer waren bzw. sind die jeweiligen Auftragnehmer, und wie hoch war bzw. ist die Höhe der Auftragssumme der jeweiligen externen Gutachten und externen Beratungstätigkeiten?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 68 des Abgeordneten Oliver Krischer auf Bundestagsdrucksache 18/12750 verwiesen.

8. Wie hoch waren bzw. sind die Anwaltskosten des Bundes für die in Frage stehenden Nachverhandlungen, Schlichtungsverfahren und Schiedsverfahren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

9. Wer sind die Auftragnehmer für die anwaltliche Vertretung des Bundes in den in Frage stehenden Nachverhandlungen, Schlichtungsverfahren und Schiedsverfahren?

Zu laufenden Verfahren kann keine Auskunft erteilt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

10. Wann, durch wen und in welcher Form wurden die Mitglieder des Bundeskabinetts jeweils über

   – die Aufnahme von Nachverhandlungen der ÖPP-Vertragskonditionen,
   – die Einleitung von Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Betreibergesellschaft A1-Mobil,
   – die drohende Insolvenz der Betreibergesellschaft A1-Mobil,
   – die Klageabsicht der Betreibergesellschaft A1-Mobil

   informiert?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Wann, durch wen und in welcher Form wurde das Bundesministerium der Finanzen und der Bundesminister der Finanzen Dr. Wolfgang Schäuble über
    - die Aufnahme von Nachverhandlungen der ÖPP-Vertragskonditionen,
    - die Einleitung von Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Betreibergesellschaft A1-Mobil
    - die drohende Insolvenz der Betreibergesellschaft A1-Mobil
    - die Klageabsicht der Betreibergesellschaft A1-Mobil

    informiert?

12. Wann, durch wen und in welcher Form wurden das Bundeskanzleramt und die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel über
    - die Aufnahme von Nachverhandlungen der ÖPP-Vertragskonditionen,
    - die Einleitung von Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Betreibergesellschaft A1-Mobil,
    - die drohende Insolvenz der Betreibergesellschaft A1-Mobil und
    - die Klageabsicht der Betreibergesellschaft A1-Mobil

    informiert?

13. Wann, durch wen und in welcher Form wurden das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und der Bundesminister für Wirtschaft und Energie Sigmar Gabriel bzw. die Bundesministerin für Wirtschaft und Energie Brigitte Zypries über
    - die Aufnahme von Nachverhandlungen der ÖPP-Vertragskonditionen,
    - die Einleitung von Schlichtungs- und Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Betreibergesellschaft A1-Mobil,
    - die drohende Insolvenz der Betreibergesellschaft A1-Mobil und
    - die Klageabsicht der Betreibergesellschaft A1-Mobil

    informiert?

14. Sollten nach Planungen der Bundesregierung das Parlament und die Öffentlichkeit über die Nachverhandlungen, die Schiedsgerichtsverfahren, die Klage und die damit verbundenen großen Haushaltsrisiken in Kenntnis gesetzt werden?

    Wenn ja, wann, und in welcher Form war dies geplant?

    Wenn nein, warum nicht?

15. Warum wurden weder Öffentlichkeit noch Parlament unverzüglich nach Beginn oder nach Ende der Schiedsverfahren informiert?

Die Fragen 10 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 68 und 69 des Abgeordneten Sven-Christian Kindler auf Bundestagsdrucksache 18/13533 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

16. Wie setzt sich die laut Presseberichten (u. a. Süddeutsche Zeitung vom 26. August 2017) durch den Autobahnbetreiber A1-Mobil an den Bund gerichtete Forderungssumme von 787 Mio. Euro zusammen?

17. Auf welcher Vertragsgrundlage oder anderweitigen rechtlichen Grundlage erhebt die private Betreibergesellschaft ihre Ansprüche auf Zahlung von 787 Mio. Euro Steuergelder bzw. Mautmittel?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Konzessionsnehmer A 1 mobil hat medienwirksam die Einreichung einer Klage bekannt gegeben und diese der für die Vertragsabwicklung zuständigen Auftragsverwaltung Niedersachsen, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), durch ihren Prozessbevollmächtigten Anfang September informell übermittelt.

18. Enthalten die vertraglichen Regelungen oder weitere Vereinbarungen zum ÖPP-Projekt A1 Klauseln, die den finanzierenden Banken erlauben, das ÖPP-Projekt zu übernehmen und selbstständig einen neuen Betreiber zu suchen, und wurde nach Kenntnis der Bundesregierung eine solche Übernahme in Erwägung gezogen, und wenn ja, wann?

    Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau enthalten regelmäßig vergleichbare Klauseln. Diesbezügliche Überlegungen der finanzierenden Banken sind der Bundesregierung nicht bekannt.

19. Welche vertraglichen Verpflichtungen des Bundes bestehen gegenüber der Betreibergesellschaft A1-Mobil im Falle einer Insolvenz?

20. Welche vertraglichen Verpflichtungen des Bundes bestehen gegenüber den finanzierenden Banken im Falle einer Insolvenz?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 70 und 71 des Abgeordneten Sven-Christian Kindler auf Bundestagsdrucksache 18/13533 verwiesen.

21. Welche Kosten entstehen für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler bzw. Mautzahlerinnen und Mautzahler, wenn die Betreibergesellschaft A1-Mobil insolvent geht und der Bund dieses Autobahnteilstück übernimmt?

    Wird die Betreibergesellschaft A1-Mobil noch für die Baukosten vergütet, und wenn ja, ab wann und in welchem Umfang?

    Wenn nein, warum nicht?

22. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass im Falle einer Insolvenz von A1-Mobil der Betrieb der Autobahn fortgeführt werden kann, und wer wird diese Aufgaben dann zukünftig wahrnehmen?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der KG hat nach den vertraglichen Regelungen im Falle einer Beendigung des Vertrags das Recht, für den KN in dessen Nachunternehmerverträge einzutreten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Damit bestünde sowohl die Möglichkeit, sich für den Betriebsdienst auf der Strecke dieser Verträge zu bedienen oder die Strecke dem staatlichen Betriebsdienst wieder einzugliedern. Hierfür stünden Teile der Haushaltsmittel zur Verfügung, die durch den Wegfall der Betreibervergütung frei würden.

23. Welche Dauer nimmt die Bundesregierung für das anstehende ordentliche Gerichtsverfahren zwischen dem Bund und der Betreibergesellschaft A1-Mobil an, und liegt hierfür ein Zeit- und Ablaufplan der Bundesregierung vor?

Die Verfahrensleitung eines Zivilprozesses liegt bis zum Erlass eines Urteils in den Händen des Gerichts, hinsichtlich der Einlegung von Rechtsmitteln sodann in den Händen der Parteien. Insofern stehen weder Informationen zum Zeitbedarf noch ein Ablaufplan zur Verfügung.

24. Wie wird mit der Betreibergesellschaft A1-Mobil und dem ÖPP-Projekt A1 vor dem Hintergrund sich möglicherweise lange hinziehender ordentlicher Gerichtsverfahren in der Zwischenzeit umgegangen?

Eine etwaige Klage hat keine Auswirkungen auf die vertraglichen Beziehungen zwischen den Parteien; diese bestehen unabhängig hiervon fort.

25. Welche weiteren Schlichtungs- und Schiedsgerichtgerichtsverfahren sowie ordentliche Klageverfahren zwischen dem Bund und weiteren ÖPP-Betreiberfirmen mit welchen jeweiligen Streitwerten, zu welchen Streitpunkten und Forderungsvolumen laufen derzeit noch oder sind bereits mit welchem Ergebnis abgeschlossen worden (die genannten Aspekte bitte jeweils separat für jedes ÖPP-Projekt tabellarisch angeben)?

26. Welche weiteren Schlichtungs- und Schiedsgerichtgerichtsverfahren sowie ordentliche Klageverfahren zwischen dem Bund und privaten Unternehmen mit welchen jeweiligen Streitwerten, zu welchen Streitpunkten und Forderungsvolumen laufen derzeit noch oder sind bereits mit welchem Ergebnis abgeschlossen worden (die genannten Aspekte bitte jeweils separat für jeden Fall tabellarisch angeben)?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung versteht die Frage 26 dahingehend, dass mit „privaten Unternehmen“ die bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau auf Seiten der privaten Vertragspartner stehenden Nachunternehmer gemeint sind. Mit diesen privaten Unternehmen steht der Konzessionsgeber/Auftraggeber nicht in vertraglichen Beziehungen. Etwaige Streitigkeiten im Rahmen dieser Vertragsbeziehungen sind zwischen den Konzessionsnehmern/Auftragnehmern und den privaten Partnern zu regeln.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 116 der Kleinen Anfrage „Vergabestand, Wettbewerb und Länderprüfungsrechte beim A-Modell im Bundesfernstraßenbau“ (Bundestagsdrucksache 17/13116) verwiesen.

Ergänzend wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 61 des Abgeordneten Sven-Christian Kindler auf Bundestagsdrucksache 18/13617 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

27. Inwieweit unterscheiden sich die vertraglichen Vergütungsregelungen mit den Lkw-Mauteinnahmen bei den anderen vier A-Modell-Projekten?

Neben den Mautweiterleitungsmodellen, zu denen das Projekt BAB 1 – Hamburg/Bremen zählt, findet bei den A-Modell-Projekten das Einheitsmautmodell Verwendung. Dabei richtet sich die Vergütung zwar auch nach der Verkehrsmenge, Risiken und etwaige Auslegungsfragen im Zusammenhang mit den Änderungen von Mautsätzen sind hingegen eliminiert. Die Vergütungsregelungen unterscheiden sich zudem in Bezug auf im jeweiligen Vergabeverfahren verhandelte Parameter. Zudem gibt es Projekte mit Anschubfinanzierung oder aber mit Abzugsbeträgen von den auf der Strecke anfallenden Mauteinnahmen. Diese waren jeweils bei den einzelnen Projekten Gegenstand des Wettbewerbs.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333